ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2025

LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE CASTRES ET TOULOUSE - (N° 1446)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 252

présenté par

Mme Arrighi, Mme Autain, M. Amirshahi, Mme Balage El Mariky, Mme Batho, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE UNIQUE, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Dans un délai de douze mois à compter de la mise en service de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant les conséquences de la sous-utilisation possible de cette infrastructure au regard des prévisions initiales. Ce rapport présente notamment :

- 1° Le niveau réel de trafic, par catégories de véhicules, comparé aux hypothèses figurant dans l'étude socio-économique jointe au contrat de concession ;
- 2° L'impact de la sous-utilisation sur l'équilibre économique du contrat, y compris les éventuelles compensations versées au concessionnaire ;
- 3° Les conséquences en termes d'aménagement du territoire, de report de trafic sur les réseaux secondaires ;
- 4° Les mesures correctives envisagées pour garantir la soutenabilité du projet à long terme, sans coût supplémentaire pour les collectivités ou les usagers.

Ce rapport donne lieu à un débat au Parlement.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce rapport vise à documenter les effets concrets d'une sous-utilisation éventuelle de l'A69 par rapport aux prévisions de trafic initiales, à une époque où les projets autoroutiers linéaires sont de plus en plus critiqués pour leur rendement socio-économique faible et leur impact environnemental élevé.

Le modèle économique du contrat repose sur des hypothèses de trafic qui conditionnent le niveau des péages, la rentabilité du concessionnaire, et, indirectement, le risque de devoir activer des clauses de compensation financière à la charge de l'État ou des usagers. Or, en cas de fréquentation inférieure aux projections, le projet pourrait cumuler un double échec : environnemental et économique.

L'expérience d'autres autoroutes récentes montre que des sous-utilisations importantes peuvent durablement grever l'intérêt général du projet. Ce rapport permettra donc au Parlement de faire le point sur la réalité de l'usage de l'infrastructure, sur la pertinence des hypothèses socio-économiques justifiant la DUP et les autorisations environnementales, et sur la résilience du modèle concessif dans un contexte de transition écologique et de sobriété foncière.